

(19) **FEDERAL REPUBLIC  
OF GERMANY**

(12) **PUBLISHED PATENT  
APPLICATION**

(51) Int. Cl.<sup>7</sup>:  
**F 01 P 11/00**

(10) **DE 100 54 007 A 1**

**GERMAN PATENT  
AND  
TRADEMARK OFFICE**

(21) File Number: 100 54 007.4  
(22) Filing Date: 11/01/2000  
(43) Disclosure Date: 06/06/2002

F 01 N 3/28  
B 60 L 11/18

(71) Applicant:

XCELLSIS GmbH, 70567 Stuttgart, DE

(72) Inventors:

Friebe, Peter, P.E., 73230 Kirchheim, DE; Gries-  
meier, Uwe, Cert. Phys., 88677 Markdorf, DE;  
Keppeler, Berthold, Dr., 73230 Kirchheim, DE;  
Ludwig, Jürgen, P.E., 72658 Bempflingen, DE

**The following information has been taken from documents submitted by the applicant**

Search request filed in accordance with Paragraph 43, Section 1, of the Patent Law.

(54) Motor vehicle with an internal combustion drive engine

(57) The invention relates a vehicle having an internal combustion drive engine and a current supply system for supplying electricity to consuming devices on the vehicle, the current supply system comprising a fuel cell system and a battery coupled to the latter. It is claimed for the invention that flows of current and/or matter of the internal combustion drive motor and of the fuel cell system are coupled to each other.





①⑨ **BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT**

⑫ **Off nlegungsschrift**  
⑩ **DE 100 54 007 A 1**

⑤① Int. Cl.<sup>7</sup>:  
**F 01 P 11/00**  
F 01 N 3/28  
B 60 L 11/18

②① Aktenzeichen: 100 54 007.4  
②② Anmeldetag: 1. 11. 2000  
④③ Offenlegungstag: 6. 6. 2002

**DE 100 54 007 A 1**

⑦① Anmelder:  
XCELLSIS GmbH, 70567 Stuttgart, DE

⑦② Erfinder:  
Friebe, Peter, Dr.-Ing., 73230 Kirchheim, DE;  
Griesmeier, Uwe, Dipl.-Phys., 88677 Markdorf, DE;  
Keppeler, Berthold, Dr., 73230 Kirchheim, DE;  
Ludwig, Jürgen, Dipl.-Ing., 72658 Bempflingen, DE

**Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen**

Rechercheantrag gem. Paragraph 43 Abs. 1 Satz PatG ist gestellt

⑤④ **Kraftfahrzeug mit einem Antriebsverbrennungsmotor**

⑤⑦ Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug mit einem Antriebsverbrennungsmotor sowie einer Stromversorgungseinrichtung zur Versorgung der elektrischen Verbraucher an Bord des Fahrzeugs, wobei die Stromversorgungseinrichtung ein Brennstoffzellensystem sowie eine damit gekoppelte Batterie umfaßt. Erfindungsgemäß sind Energie- und/oder Stoffströme des Antriebsverbrennungsmotors und des Brennstoffzellensystems miteinander gekoppelt.

**DE 100 54 007 A 1**

[0001] Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug mit einem Antriebsverbrennungsmotor nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

[0002] Die elektrische Leistung, die für die elektrischen Verbraucher an Bord eines Kraftfahrzeugs zur Verfügung steht, richtet sich insbesondere nach der Größe und Leistungsfähigkeit der Lichtmaschine, welche üblicherweise eine Leistung zwischen 1,5 und 2,5 kW aufweist. Somit können einige elektrische Verbraucher nur bei eingeschalteter Brennkraftmaschine betrieben werden.

[0003] Es ist bereits aus DE 197 03 171 A1 ein von einem Antriebsverbrennungsmotor angetriebenes Kraftfahrzeug bekannt, das ein Brennstoffzellensystem als Stromerzeugungseinrichtung (APU auxiliary power unit) enthält, das die elektrischen Verbraucher im Fahrzeug mit Energie versorgt und unabhängig vom Betrieb der Brennkraftmaschine aktivierbar ist. Das Brennstoffzellensystem versorgt auch den Antriebsverbrennungsmotor mit elektrischer Energie. Mit dem Brennstoffzellensystem ist eine Batterie verbunden, die beim Anlassen des Verbrennungsmotors Strom abgibt und kurzzeitige Spitzenbelastungen abdeckt. Somit bilden das Brennstoffzellensystem, umfassend Brennstoffzellen sowie Gaserzeugungssystem, und die Batterie ein Hybridsystem zur elektrischen Energieversorgung.

[0004] Aufgabe der Erfindung ist es, ein gattungsgemäßes Fahrzeug derart auszubilden, dass eine kostengünstige, kompakte und effiziente Integration eines Hybridsystems aus Brennstoffzellen-APU und Batterie erreicht werden kann.

[0005] Diese Aufgabe wird durch ein Fahrzeug gemäß Patentanspruch 1 gelöst. Vorteilhafte Ausführungen der Erfindung sind Gegenstand von Unteransprüchen.

[0006] Gemäß der Erfindung werden die Energie- und/oder Stromströme des Antriebsverbrennungsmotors und des Brennstoffzellensystems gekoppelt (Hinweis: APU und Brennstoffzellensystem werden im weiteren synonym verwendet).

[0007] Durch diese Maßnahmen werden insbesondere folgende Vorteile erzielt:

- Wirkungsgradverbesserung;
- Kraftstoffeinsparung;
- Nutzen gemeinsamer Baukomponenten wird möglich;
- geringere Baugröße;
- Kostenreduzierung;
- Startzeitverkürzung des Gaserzeugungssystems im Brennstoffzellensystem sowie des Abgaskatalysators im Abgasstrom des Verbrennungsmotors wird ermöglicht;
- Reduktion von Emissionen, insbesondere der Startemissionen.

[0008] In einer vorteilhaften Ausführungsform der Erfindung sind der Antriebsverbrennungsmotor und das Brennstoffzellensystem in einem gemeinsamen Kühlkreislauf angeordnet. Somit wird eine kompakte Bauweise erreicht, da der Bedarf für separate Kühlsysteme für Brennkraftmaschine und Brennstoffzellensystem entfällt. Im Bedarfsfall kann der verwendete Kühler gegenüber einem herkömmlichen Fahrzeugkühler vergrößert werden.

[0009] Die Leitungen zum Transport des Kühlmediums im Kühlsystem sind vorteilhaft thermisch mit der Karosserie des Kraftfahrzeuges gekoppelt. Die Leitungen können innerhalb oder außerhalb der Karosserie, z. B. im Bereich der Türschwelle, verlaufen. Die Leitungslänge zwischen der APU (z. B. im Fahrzeugheck platziert) und dem Kühler

(z. B. in der Fahrzeugfront platziert) kann vorteilhaft als Kühlstrecke genutzt werden. Die Leitungen können insbesondere in durchgängigen Hohlräume durch die Fahrzeugkarosserie angeordnet werden, wodurch z. B. kostenintensives Befestigungsmaterial an der Fahrzeugunterseite eingespart werden kann.

[0010] APU und Brennkraftmaschine können jeweils zu unterschiedlichen Betriebspunkten auf Spitzenkühlleistungen zurückgreifen, da die Spitzenkühlleistung für den Motor bei Fahrbetrieb und für die APU bei Fahrzeugstillstand erforderlich ist.

[0011] Im Fall der Standklimatisierung des Fahrzeuginnenraums kann bei ausgeschaltetem Antriebsverbrennungsmotor die APU zur Erzeugung elektrischer Energie für die Kühlung des Fahrgastinnenraums gestartet werden. Bei niedrigen Außentemperaturen kann das Fahrzeug vorgeheizt werden, indem das Gaserzeugungssystem der APU gestartet wird. Eine Inbetriebnahme des gesamten Brennstoffzellensystems ist hierfür nicht notwendig. Die erforderliche elektrische Energie kann aus der Batterie entnommen werden. Durch Verbrennen von Kraftstoff kann thermische Energie gewonnen werden.

[0012] In einer weiteren vorteilhaften Ausführung der Erfindung ist das Gaserzeugungssystem des Brennstoffzellensystems mit dem Abgasstrang des Antriebsverbrennungsmotors thermisch gekoppelt. Somit kann im Falle einer Nichtnutzung der APU bei laufendem Antriebsverbrennungsmotor die APU durch die Abwärme des Motors auf entsprechender Betriebstemperatur gehalten werden. Ein Umschalten der APU im Bedarfsfall kann somit wesentlich schneller erfolgen. Andererseits kann die APU in der Startphase des Fahrzeuges den Abgaskatalysator des Motors vorgeheizt werden, wodurch die Abgasemissionen beim Start verringert werden, da die Anspringtemperatur des Katalysators schneller erreicht wird. Es ist aber auch möglich, dass die APU den Antriebsverbrennungsmotor im Standbetrieb des Fahrzeuges über das Kühlwasser vorwärmt. Dadurch wird der Startkomfort verbessert und die Lebensdauer des Motors erhöht.

[0013] Eine weitere Möglichkeit zur Verringerung von Abgasemissionen, insbesondere zur Reduzierung von Stickoxiden ist eine Zudosierung von Wasserstoff aus dem Gaserzeugungssystem in den Abgasstrom.

[0014] In einer weiteren vorteilhaften Ausführung der Erfindung ist zusätzlich zu dem Antriebsverbrennungsmotor ein Elektromotor vorhanden, der unterstützend oder alternativ zum Antriebsverbrennungsmotor den Antrieb des Fahrzeuges gewährleistet. Im Falle eines Motorschadens kann die APU z. B. derart geschaltet werden, dass sie als Antriebsaggregat für den Elektromotor dient. Der Elektromotor kann z. B. der Anlasser oder Starter des Fahrzeuges oder ein Generator sein. Somit kann man das Fahrzeug ohne Fremdhilfe zur nächstgelegenen Werkstatt fahren. Hieraus ergeben sich Vorteile für den Offroad-Betrieb des Fahrzeuges und hinsichtlich der Sicherheit in dünnbesiedelten Gebieten.

[0015] Weitere Vorteile des zusätzlichen Elektromotors ergeben sich z. B. bei Fahrverbot von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren wegen Smogs. Hierbei kann mit abgeschaltetem Verbrennungsmotor weitergefahren werden, wobei der Elektromotor als Hauptantrieb des Fahrzeuges dient. Des weiteren kann der Elektromotor als Hauptantrieb z. B. im Stau oder im Stadtverkehr (Stop-and-Go-Verkehr) genutzt werden. Hieraus ergeben sich auch weitere Vorteile hinsichtlich der Kraftstoffeinsparung.

[0016] Es ist auch möglich, die Pannenanfälligkeit des Fahrzeuges hinsichtlich der elektrischen Versorgung zu verringern. So kann z. B. die Batterie nach längeren Standzeiten oder im Fall eines Kriechstroms über eine Schutzschaltung selbständig nachgeladen werden, ohne dass hierbei der

Motor gestartet oder der Fahrer anwesend sein muss. Ferner kann auch das Kühlwasser über einen Sensor überwacht und bei Bedarf gewärmt werden, so dass z. B. im Winter Frostschäden am Kühler vermieden werden können.

[0017] Weitere Vorteile der Integration eines Hybridsystems aus Brennstoffzellensystem und Batterie in ein Kraftfahrzeug ergeben sich bei der Spitzenbeanspruchung des Systems in der Startphase, bei der die Batterie wesentlich geschont wird. In diesem Zusammenhang wird auch von Peakshaving gesprochen. Ein weiterer Vorteil ist die schnellere Verfügbarkeit größerer elektrischer Energiemengen.

[0018] Darüber hinaus ergibt sich eine Verbesserung der Dynamik der APU während des Fahrbetriebs. Hieraus ergeben sich Vorteile hinsichtlich der Lebensdauer der APU und des Antriebsverbrennungsmotors.

[0019] Um Kraftstoff einzusparen kann z. B. bei Bergabfahrten der Antriebsverbrennungsmotor abgeschaltet werden. Die APU übernimmt hierbei die elektrische Versorgung von z. B. Bremskraftverstärker und Servolenkung, um ein sicheres Fahren zu ermöglichen.

[0020] Außerdem wird die Batterie im Standbetrieb des Fahrzeuges bei gleichzeitigem Betrieb elektrischer Verbraucher batteriechonend entladen, wobei sie nicht tiefentladen wird. Somit ist es möglich, z. B. eine Steckdose mit 220 V an Bord des Fahrzeugs zu integrieren. Außerdem kann die Energie der Batterie über einen längeren Zeitraum genutzt werden.

[0021] Zur Realisierung eines solchen Hybridsystems kann auf die bereits in herkömmlichen Fahrzeugen vorhandene Starterbatterie zurückgegriffen werden. Diese Starterbatterie ist im Hinblick auf Leistung und Kapazität gut geeignet, um mit der APU ein Hybridsystem zu bilden.

[0022] Zur Optimierung des Wasserhaushalts der APU kann das in der Klimaanlage des Fahrzeuges anfallende Flüssigwasser genutzt werden. Dieses Flüssigwasser kann z. B. zur Kühlung des Brennstoffzellensystems oder zur Befeuchtung der in dem Gaserzeugungssystem erzeugten Gase verwendet werden. Bei hohen Außentemperaturen fällt betriebsbedingt durch die Klimaanlage mehr Flüssigwasser an, wodurch die bei diesen Betriebszuständen (hohe Außentemperatur) erschwerte Betriebsführung der APU hinsichtlich Kühlung und Wassermanagement erleichtert wird. Weiterhin kann eine größere Zahl elektrischer Verbraucher bei ausgeschaltetem Motor mit elektrischer Leistung versorgt werden, als es im Stand der Technik möglich ist. Außerdem können mechanisch angetriebene Teile elektrisch betrieben werden ("riemenloser Motor").

[0023] Im folgenden wird die Erfindung anhand einer Zeichnung näher erläutert.

[0024] Die einzige Zeichnung zeigt den Aufbau eines erfindungsgemäßen Fahrzeuges mit einem Antriebsverbrennungsmotor 1 sowie einer APU 2. Sie umfasst als wesentliche Komponenten einen Brennstoffzellenstack 3 und ein Gaserzeugungssystem 4. Im Gaserzeugungssystem wird das wasserstoffreiche Brenngas für den Brennstoffzellenstack erzeugt. Der Fahrzeugkühler 5 des Kraftfahrzeugs ist mit dem Antriebsverbrennungsmotor 1 und der APU 2 verbunden. Somit können Brennkraftmaschine 1 und APU 2 gleichzeitig und mittels eines gemeinsamen Kühlers 5 gekühlt werden.

[0025] Der Antriebsverbrennungsmotor 1 ist mit einer Batterie 6 verbunden. Mit der Batterie 6 wird insbesondere während der Startphase des Motors 1 dieser mit elektrischer Energie versorgt. Gleichzeitig sind APU 2 und Batterie 6 miteinander verbunden, wodurch ein Hybridsystem zur Bordstromversorgung gebildet wird. Die APU 2 kann somit Spitzenbelastungen der Batterie 6 während der Startphase des Fahrzeuges verhindern. Außerdem kann die Batterie 6

mittels der APU aufgeladen werden, z. B. bei längeren Standzeiten des Kraftfahrzeugs. Andererseits kann die Batterie 6 zusätzliche Energie der APU 2 zur Versorgung elektrischer Verbraucher liefern.

[0026] Der Brennstoffzellenstack 3 der APU 2 ist mit den elektrischen Verbrauchern 7, z. B. Klimaanlage verbunden. Das Gaserzeugungssystem 4 ist thermisch mit der Standheizung 8 zur Beheizung des Fahrzeuginnenraums verbunden.

[0027] Das Abgas der Brennkraftmaschine 1 wird durch ein System 9, umfassend einen Wärmetauscher 10 und/oder einen Abgaskatalysator 11 geleitet. Dieses System 9 ist mit dem Gaserzeugungssystem 4 der APU 2 thermisch gekoppelt. Es ist somit möglich, mittels der Abgaswärme der Brennkraftmaschine 1 das Gaserzeugungssystem 4 vorzuheizen. Bei laufendem Motor 1 wird das Gaserzeugungssystem 4 warmgehalten und steht bei Bedarf in kurzer Zeit zur Verfügung. Zum anderen kann mit der Wärme des Gaserzeugungssystems 4 der Abgaskatalysator 11 vorgeheizt werden, bevor der Motor 1 gestartet wird. Der Katalysator kann somit seine Arbeitstemperatur sehr schnell erreichen, so dass im Ergebnis eine Verminderung der Startemissionen des Motors erzielt wird.

#### Patentansprüche

1. Kraftfahrzeug mit einem Antriebsverbrennungsmotor (1), sowie einer Stromversorgungseinrichtung zur Versorgung der elektrischen Verbraucher an Bord des Fahrzeuges, wobei die Stromversorgungseinrichtung ein Brennstoffzellensystem (2) sowie eine damit gekoppelte Batterie (6) umfasst, **dadurch gekennzeichnet**, dass Energie- und/oder Stoffströme des Antriebsverbrennungsmotors (1) und des Brennstoffzellensystems (2) miteinander gekoppelt sind.
2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Antriebsverbrennungsmotor (1) und das Brennstoffzellensystem (2) an einem gemeinsamen Kühlkreislauf angeschlossen sind.
3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Kühlkreislauf thermisch mit der Karosserie des Kraftfahrzeuges gekoppelt ist.
4. Kraftfahrzeug nach einem der vorangehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Gaserzeugungssystem (4) des Brennstoffzellensystems (2) und der Abgasstrang des Antriebsverbrennungsmotors (1) thermisch gekoppelt sind.
5. Kraftfahrzeug nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Gaserzeugungssystem (4) des Brennstoffzellensystems (2) und der Abgasreinigungskatalysator (11) im Abgasstrang des Antriebsverbrennungsmotors (1) thermisch gekoppelt sind.
6. Kraftfahrzeug nach einem der vorangehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Gaserzeugungssystem (4) des Brennstoffzellensystems (2) thermisch mit dem Fahrzeuginnenraum gekoppelt ist.
7. Kraftfahrzeug nach einem der vorangehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Gaserzeugungssystem (4) des Brennstoffzellensystems (2) thermisch mit dem Antriebsverbrennungsmotor (1) gekoppelt ist.
8. Kraftfahrzeug nach einem der vorangehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass zusätzlich zu dem Antriebsverbrennungsmotor (1) ein Elektromotor vorhanden ist, der unterstützend oder alternativ zum Antriebsverbrennungsmotor (1) den Antrieb des Kraft-

# DE 100 54 007 A 1

5

6

fahrzeugs gewährleistet.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

5

10

15

20

25

30

35

40

45

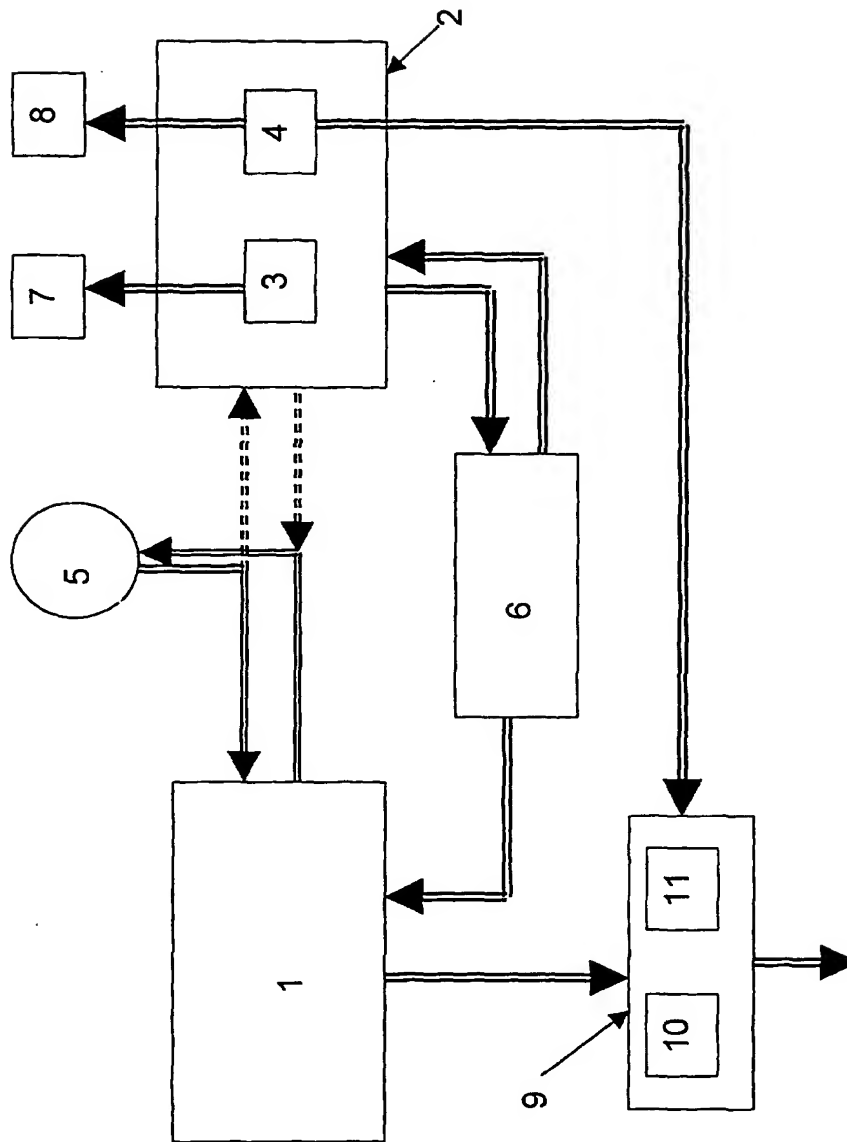
50

55

60

65

- Leerseite -





(19) **FEDERAL REPUBLIC  
OF GERMANY**

(12) **PRINTED PATENT  
SPECIFICATION**  
(10) **DE 199 13 794 C 2**

(51) Int. Cl.<sup>7</sup>:  
**B 60 K 6/04**

**GERMAN PATENT  
AND  
TRADEMARK OFFICE**

(21) File Number: 199 13 794.3-22  
(22) Filing Date: 03/26/1999  
(43) Disclosure Date: 10/12/2000  
(45) Publication Date of  
Grant of Patent: 11/14/2002

Opposition may be filed within 3 months of publication of grant of patent

(71) Applicant:  XCELLSIS GmbH, 70567 Stuttgart, DE	(72) Inventor:  zur Megede, Detlef, Dr. 73230 Kirchheim, DE
(74) Representative: Einsele, R., P.E., Patent Attorney, 70597 Stuttgart	(56) References Cited: DE 44 12 451 C1 GB 14 47 835 WO 98 40 922 A1

(54) Vehicle having a drive train for at least two driving wheels and an internal combustion engine drive and having a fuel cell system

(57) A vehicle (1) having at least one drive train for driving wheels (16) and an internal combustion engine drive (2) which may be coupled to the drive train and having a fuel cell system which has a fuel cell (4) and a gas generation device (3) which at higher temperatures generates from fuel a gas containing hydrogen for the fuel cell (4), devices being provided for transfer of heat from the internal combustion engine drive to the gas generation device (3) and to the fuel cell (4) and a control unit (31) being provided by means of which assemblies for delivery of fuel and air to the fuel cell system may be engaged after heating of the gas generation device (3) and the fuel cell (4) to operating temperature.

